IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 163)
z dnia 26 stycznia 2022 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 163)

26 stycznia 2022 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Piotra Króla (PiS)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na temat Sprawozdania z funkcjonowania rynku transportu kolejowego oraz Sprawozdania ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2020 r.

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Bittel** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, **Ignacy Góra** prezes Urzędu Transportu Kolejowego oraz **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dzień dobry państwu. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie posłanki i panów posłów. Witam zaproszonych gości, w szczególności pana prezesa Ignacego Górę wraz ze współpracownikami. Szacunek dla pana ministra.

Informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu i będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość. Informuję, że link z dostępem do wideokonferencji wraz z instrukcją użytkowania zostały wcześniej przesłane posłom oraz zaproszonym gościom przez sekretariat Komisji. Osoby chętne do udziału w wideokonferencji i zabierania głosu proszę o logowanie się do systemu wideokonferencyjnego. Chęć zabrania głosu proszę sygnalizować w aplikacji za pośrednictwem czatu. Jednocześnie informuję, że posłowie członkowie Komisji obecni na sali obrad głosują przy użyciu urządzenia do głosowania za pomocą legitymacji poselskiej, wówczas nie logują się w systemie komunikacji elektronicznej i nie używają tabletów.

Zwracam się do państwa posłów, którzy uczestniczą w posiedzeniu zdalnie, z prośbą o zalogowanie się, a posłów obecnych na sali z prośbą o przyłożenie kart do czytników i wzięcie udziału w głosowaniu sprawdzającym kworum. Przystępujemy do głosowania. Proszę o wyświetlenie pulpitu do głosowania i naciśnięcie jakiegokolwiek przycisku. Kworum w naszej Komisji wynosi 14 osób. Mam sygnał, że część z państwa głosuje jeszcze zdalnie. System zostawimy otwarty i możemy stwierdzić, że mamy kworum. Stwierdzam, że mamy kworum.

Zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie informacja prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na temat Sprawozdania z funkcjonowania rynku transportu kolejowego oraz Sprawozdania ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2020 r. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę. Wobec niezgłoszenia wniosków do porządku dziennego stwierdzam jego przyjęcie.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Proszę pana prezesa o zabranie głosu. Bardzo proszę. Oddaję głos.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego Ignacy Góra:

Jak większość z państwa wie, 2021 r. był rokiem, który przez Komisję Europejską został ogłoszony Europejskim Rokiem Kolei. Nie ukrywam, że wspólnie z rynkiem kolejowym podejmowaliśmy bardzo dużo działań w celu promowania kolei jako kolei ekologicznej, bezpiecznej, a nawet, muszę powiedzieć, w dużej mierze nowoczesnej. Tym, co jest

istotne, i to, co widać na prezentacji, jest to, że pod koniec 2021 r., dokładnie w grudniu, przeprowadziliśmy dużą ankietę. W ankiecie brało udział ponad 1500 pasażerów. Chodziło nam przede wszystkim o to, żeby zbadać wszystkie aspekty funkcjonowania rynku. Było kilkadziesiąt pytań zadanych pasażerom, tym, którzy korzystają z usług kolei. Mam tutaj wyniki, które pewnie będą państwa interesowały, które dotyczą bezpieczeństwa sanitarnego w pociągach, na stacjach i na peronach.

Nie ukrywam, że w ocenie pasażerów najgorsza sytuacja, jeżeli chodzi o bezpieczeństwo w pociągach, jest… 50% pasażerów oceniło je tylko jako dobre i bardzo dobre, natomiast 50% jako złe i bardzo złe, co oczywiście pokazuje, jak dużo jeszcze trzeba zrobić, żeby zachować w pociągach dyscyplinę sanitarną. Dużo lepiej wyglądała sytuacja, jeżeli chodzi o bezpieczeństwo sanitarne na dworcach, bo 74% pasażerów oceniło je jako dobre i bardzo dobre. Na peronach jest zdecydowanie najlepiej. Ponad 80% pasażerów oceniło, że czują się na peronach bezpiecznie. Przekażę jeszcze jedną informację. Na pytanie ankietowanych podróżnych o to, czy lubią podróżować koleją, ponad 82% ankietowanych odpowiedziało, że tak, zdecydowanie, bardzo lubią podróżować koleją.

Jeżeli chodzi o pełną analizę, w najbliższych tygodniach znajdzie się ona na naszej stronie. Przy tej okazji chciałbym zaprosić państwa posłów do zapoznania się z tą ankietą.

Proszę państwa, jeżeli chodzi o przewozy pasażerskie, tutaj jest wykres, jeżeli chodzi o cały 2020 r. Przewieźliśmy tylko 209 mln pasażerów. To był pandemiczny, trudny okres i spadki były największe. Największy spadek był w miesiącu kwietniu. Specjalnie to podkreślam, dlatego że za chwilę pokażę państwu, jaka była punktualność w kwietniu i jakie jest przełożenie punktualności na spadek pracy przewozowej.

Proszę państwa, 209 mln pasażerów to było o prawie 40% mniej niż w bardzo dobrym 2019 r., kiedy przewieźliśmy 336 mln pasażerów, ale chciałbym również pokazać, jak to wyglądało w 2021 r., który jest za nami. Tutaj przewieźliśmy więcej niż w 2020 r., bo 245 mln pasażerów. Daleko tu jeszcze do rekordowego 2019 r., ale na to w dalszym ciągu wpływ ma oczywiście pandemia i pewne zmiany, które związane są z ograniczeniem mobilności społeczeństwa. Przede wszystkim wpływ na to ma praca zdalna.

Proszę państwa, tutaj jest punktualność. Jeżeli chodzi o wszystkie pociągi pasażerskie, w 2020 r., co jeszcze raz podkreślam, wynosiła ona prawie 95%. Chciałbym zwrócić uwagę na miesiąc kwiecień, czyli tam, gdzie była najmniejsza liczba pasażerów, a punktualność była największa, a to z kolei związane jest z wymianą pasażerską, czyli wymiana na stacjach i przystankach była mniejsza i m.in. z tego powodu punktualność jest na wyższym poziomie.

Chciałbym też pokazać państwu ciekawą informację o tym, jaki jest wskaźnik wykorzystania kolei na jednego mieszkańca województwa. Najlepsze województwa to jest województwo pomorskie, to jest oczywiście województwo mazowieckie, gdzie ilość sytuacji, kiedy społeczeństwo decyduje się na jazdę pociągiem, jest najwyższa. Pomorskie to 16 razy, mazowieckie to ponad 12 razy, a w dolnośląskim z usług kolei korzystamy prawie 7 razy. Nie ukrywam, że najniższe wskaźniki to cała ściana wschodnia, gdzie, trzeba przyznać, tej oferty przewozowej z całą pewnością nie ma na właściwym poziomie. Jeżeli chodzi o średnią w Polsce, Polacy zdecydowali się korzystać ze środków transportu kolejowego ponad 5 razy.

Teraz przejdziemy do przewozów towarowych. Czerwony wykres to 2020 r. Przewieźliśmy 223 mln ton. To jest oczywiście o ok. 6% mniej niż w 2019 r., ale to pokazuje, że transport towarowy kolejowy był odporny, jeżeli chodzi o pandemię. Pozwolę sobie przypomnieć, że w transporcie towarowym nie było żadnych ograniczeń i transport towarowy, również, jeżeli chodzi o przewóz towarów przez poszczególne granice, również te wschodnie, odbywał się bez większych zakłóceń.

Chciałbym teraz pokazać państwu, jak to wygląda, jeżeli chodzi o cały 2021 r. Tutaj jest zdecydowanie lepiej niż w 2019 r. i 2020 r. Przewieźliśmy ponad 243 mln ton. Osobiście uważam, że możliwości i potencjał transportu kolejowego towarowego jest dużo, dużo większy i z całą pewnością należy również podejmować działania o charakterze regulacyjnym, żeby ten transport równoważyć.

Oto udział procentowy wybranych grup ładunków w latach 2010–2020. W ruchu towarowym zmienia się on niewiele. Zdecydowanie ponad 70% przewozimy węgla

kamiennego, brunatnego, ropy, chemikaliów, rudy, metali, koksu, brykietów, ale udział przewozów masowych, stałych z roku na rok nam spada.

Tym, co jest bardzo optymistyczne i z czego chyba wszyscy się cieszymy, jest to, że rośnie znaczenie transportu intermodalnego. Tutaj jest wykres od 2011 r. do 2020 r. Rok w rok przybywa nam przewożonego koleją transportu intermodalnego. Jeżeli chodzi o masę przewiezionych towarów i stosunek 2019 r. do 2020 r., przewieźliśmy o ponad 22% więcej intermodalu. To pokazuje kierunek rozwoju transportu towarowego nie tylko w Polsce, ale również w Europie, chociaż oczywiście gonimy Europę. Są kraje, gdzie te proporcje są znacznie korzystniejsze, jeżeli chodzi o transport intermodalny. Chciałbym jeszcze powiedzieć, że wzrasta nie tylko masa przewiezionych ładunków, ale również praca przewozowa, która jest związana z wykonywaniem transportu intermodalnego, i cały czas wzrasta nam ilość jednostek kontenerowych, które tym transportem są przewożone.

Kończąc ten blok, chciałbym bardzo serdecznie zaprosić państwa na naszą stronę: dane.utk.gov.pl. Znajdziecie tu państwo co miesiąc aktualizowane dane o rynku kolejowym, o pracy w ruchu pasażerskim, towarowym, o opóźnieniach. Tutaj są nie tylko excelowskie wykresy, ale również różne analizy i opracowania Urzędu Transportu Kolejowego.

Teraz pozwoliłbym sobie przejść do omówienia sprawozdania z bezpieczeństwa ruchu kolejowego. To jest miernik wypadkowości, czyli ilość wypadków na milion pociągokilometrów. Chciałbym zwrócić państwa uwagę, że tutaj jest naprawdę korzystny trend i progres, jeżeli chodzi o spadek liczby wypadków rok do roku, wypadków rozumianych jako poważne wypadki i wypadki kolejowe. To oczywiście bardzo cieszy. Ten miernik wypadkowości w 2020 r. osiągnął najniższą liczbę, odkąd w ogóle prowadzimy statystykę: 1,7 wypadku na milion pociągokilometrów. To bardzo cieszy, ale to oczywiście nie zadowala nas do końca, dlatego że chcielibyśmy, żeby tych wypadków w ogóle nie było albo było ich zdecydowanie mniej.

Szanowni państwo posłowie, szanowny panie przewodniczący, jeżeli chodzi o ilość wypadków, jakie zaistniały w 2020 r., to, jak państwo widzicie, wypadków w systemie kolejowym, na liniach kolejowych w dalszym ciągu było 410, a 111 to wypadki, które miały miejsce na bocznicach kolejowych, ale proszę zwrócić uwagę, że na 410 wypadków 135 wypadków to wypadki na tzw. dzikich przejściach, czyli są to wypadki w wyniku znajdowania się osób w miejscach niedozwolonych na terenie kolejowym, a 170 wypadków było na przejazdach kolejowo-drogowych, czyli są to wypadki na styku systemu kolejowego i 99% tych wypadków absolutnie nie jest zawinionych przez system kolejowy. Konkludując, ponad 74% wypadków to wypadki, które nie są zawinione przez system kolejowy.

Troszeczkę szerzej chciałbym omówić wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych. W 2020 r. wypadków tych było 170, mniej niż w 2019 r., ale niestety 2021 r. nie jest taki dobry, dlatego że ilość wypadków znowu zwiększyła się. Proszę zwrócić uwagę, że jeżeli chodzi o ofiary śmiertelne – to jest na dolnym wykresie – to w dalszym ciągu 2019 r., 2020 r. i 2021 r. to jest od 60 do 43 wypadków śmiertelnych. Chciałbym też powiedzieć, że wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych bardzo często mają bardzo tragiczny wymiar w postaci osób ciężko poszkodowanych i osób, które niestety w wyniku takiego wypadku zmarły.

Chciałbym zwrócić uwagę na jeszcze jedną rzecz. Dwie trzecie wszystkich wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych to wypadki, które mają miejsce na przejazdach kategorii D, czyli tych przejazdach, które są najmniej zabezpieczone. Tam na ogół znajdują się krzyże św. Andrzeja, czasami znajduje się znak stopu. Chcemy przeciwdziałać wypadkom na przejazdach kolejowo-drogowych. Chcemy przeciwdziałać wypadkom na przejazdach kategorii D. Chcielibyśmy instalować na tych przejazdach tzw. innowacyjne systemy zabezpieczenia przejazdów. Nie ukrywam, że spotkaliśmy się – myślę, że było to ponad dwa lata temu – z producentami różnych urządzeń, które są stosowane w systemie kolejowym, ale nie tylko w systemie kolejowym. Producenci wymyślili niezawodne, tanie w eksploatacji urządzenia monitorujące wszystko, co dzieje się na takich przejeździe. Ten monitoring polega również na tym, że urządzenia te w automatyczny sposób wykrywają wszelkie nieprawidłowości i są w stanie te nieprawidłowości przesyłać do odpowiednich służb, a to oczywiście po to, żeby dyscyplinować tych wszystkich,

którzy nie przestrzegają obowiązującego prawa, obowiązujących przepisów na obszarze kolejowo-drogowym. Proszę państwa, na podstawie danych z GITD chciałbym powiedzieć, że samo zainstalowanie monitoringu na przejeździe, to, że po prostu są tam kamery, powoduje, że liczba wypadków spada o 37%, śmiertelność wypadków spada o 50%, a liczba osób ciężko rannych jest mniejsza o 42%.

Proszę państwa, nie ukrywam, że wspólnie z ministrem infrastruktury, z panem Andrzejem Bittelem, ale oczywiście również z zarządcą infrastruktury, mamy ambitny plan, który zaczynamy wdrażać. Jeżeli widzimy tutaj jakiś problem, to jest on związany ze źródłem finansowania, ale nie ukrywam, że być może pod koniec tego roku, być może na początku przyszłego roku chcielibyśmy zakładać taki monitoring właśnie na przejazdach kategorii D.

Chciałbym powiedzieć o jeszcze jednym zagrożeniu, które Urząd Transportu Kolejowego identyfikuje. Są to minięcia sygnału zabraniającego jazdy, czyli pominięcia semafora ustawionego na sygnał „Stój", lub też niezatrzymanie się w miejscu wyznaczonego zatrzymania przez maszynistów. Jeżeli chodzi o liczbę tych wypadków, to w 2020 r. wynosiła ona 100, ale niestety w 2021 r. wynosiła zdecydowanie więcej, bo 169. Tutaj rzeczywiście musimy coś zrobić, przede wszystkim, żeby wspomagać pracę maszynistów. Nie ukrywam, że wypadki te zaistniały z uwagi na czynnik ludzki, czyli na nieuwagę, zmęczenie, rozproszenie uwagi. Wspólnie z Ministerstwem Infrastruktury uważamy, że trzeba wspomagać pracę maszynistów.

Pomysł, który mamy i który w części realizujemy, związany jest z realizacją programu wdrażania Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym. Będziemy ETCS instalować i już instalujemy. W 2030 r. prawie 7 tys. linii będzie wyposażonych w ETCS. Pozwolę sobie powiedzieć, że ETCS w pełni zabezpiecza przed błędami ludzkimi i je koryguje. Takie przejechanie obok semafora jest w praktyce niemożliwe przy poprawnie działających urządzeniach. Do 2050 r. będziemy mieli ponad 8 tys. km ETCS-u, ale jest jeszcze ok. 10, 11 tys. linii, które dzisiaj są wyposażone w SHT, czyli dosyć przestarzałe urządzenia, które nie zabezpieczają przed błędem człowieka. Chcielibyśmy również wymienić SHT. Ono było montowane pod koniec lat 50., na początku lat 60. To jest najwyższy już czas, żeby te urządzenia wymienić. Chcielibyśmy instalować tam najniższą wersję ETCS-u, tzw. Limited Supervision. Oczywiście chcemy to robić w sposób świadomy. Pewne prace już się rozpoczęły, a jeżeli ktoś z państwa zapytał: „Czemu Limited Supervision?", to przede wszystkim dlatego, że montowalibyśmy to na liniach, które nie są siecią TEN, na liniach, które mają mniejsze prędkości. Limited Supervision jest znacznie tańszy niż ETCS poziomu pierwszego czy też poziomu drugiego.

Proszę państwa, Limited Supervision to nasza inicjatywa, która jest związana z zapobieganiem wypadkom, jeżeli chodzi o kategorię B04, C44, czyli minięcie semafora ustawionego na sygnał „Stój", ale to nie jest nasza jedyna inicjatywa. Jest również kolejna inicjatywa. To są czasy międzywojenne. Już w czasach międzywojennych maszyniści byli szkoleni w czymś takim, co dzisiaj określamy jako symulatory. To jest odzwierciedlenie budki maszynisty, budki parowozu. Tutaj maszyniści przechodzili takie właśnie szkolenia z zakresu psychofizycznego, odpowiedniego zachowania się i postępowania w określonych sytuacjach. Jak państwo wiedzą, również dzięki państwu posłom prezes UTK buduje Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów. Zdjęcia, które państwo widzicie, to już istniejące centrum. Od 1 stycznia 2023 r. będziemy przeprowadzać państwowe egzaminy na stanowisko maszynisty, na licencję i na świadectwo maszynisty. Proszę państwa, egzaminy te będą bardzo innowacyjne, mówiłem o tym, najbardziej innowacyjne, jeżeli chodzi o całą Europę. Jest tylko jedno państwo, które wykorzystuje symulatory do przeprowadzania egzaminów. My będziemy drugim takim państwem. Powinno to mieć bardzo pozytywny skutek, dlatego że będziemy tam symulowali różne niecodzienne sytuacje i będziemy sprawdzali, czy maszynista jest odpowiednio przygotowany, czy odpowiednio reaguje. Dopiero taki maszynista będzie mógł otrzymać licencję, otrzymać świadectwo i wykonywać ten bardzo odpowiedzialny zawód maszynisty.

Panie przewodniczący, pozwolę sobie państwa zaprosić, jak już symulatory będą umiejscowione, być może w drugim półroczu 2022 r., bo chciałbym, żebyście to państwo zoba-

czyli. Powstaje naprawdę bardzo nowoczesny i innowacyjny ośrodek. To rozwiązanie, o którym mówiłem, jest bardzo innowacyjne w skali całej Europy, a być może nawet świata.

Proszę państwa, zbliżając się do końca, chciałbym powiedzieć, że nie są to nasze jedyne działania, jeżeli chodzi o UTK, które podejmujemy, żeby bezpieczeństwo systemu kolejowego było na coraz wyższym poziomie. Jednym z działań, które znają pewnie wszystkie dzieci w Polsce – być może słyszeliście państwo, być może nie słyszeliście, ale chciałbym o tym powiedzieć – jest kampania „Kolejowe ABC". Kampania „Kolejowe ABC" jest adresowana do dzieci najmłodszych, które uczęszczają do przedszkola, do szkół podstawowych. Celem kampanii, którą realizujemy od kilku lat i będziemy realizowali jeszcze przez kilka lat, jest dotarcie do dzieci w sposób zabawowy. Jest rozmowa z dziećmi. Mówimy o tym, jak w bezpieczny sposób zachowywać się na obszarach kolejowych, czyli oczywiście na stacjach, przystankach, w pociągach, ale również na przejazdach kolejowo-drogowych. Działalnością o charakterze profilaktycznym chcielibyśmy doprowadzić w przyszłości do tego, że dyscyplina np. na przejazdach kolejowo-drogowych byłaby większa, ponieważ byłaby większa świadomość, a co jest z tym związane, ilość wypadków też byłaby na mniejszym poziomie.

Proszę państwa, jeżeli chodzi o nasze osiągnięcia, to jeździliśmy i robiliśmy zajęcia edukacyjne w szkołach na terenie gmin, na których były przejazdy. Na tych przejazdach doszło do czasami nawet tragicznych wypadków kolejowych. Z tymi lekcjami byliśmy prawie w 763 szkołach. Liczba dzieci, która brała w tych lekcjach udział, to ponad 20 tys., ale oczywiście robimy również kampanię w telewizji. Ponad 23 mln osób oglądało nasze spoty, w internecie było to ponad 25 mln osób, ale byliśmy również w kinach i na mediach społecznościowych.

Chciałbym państwu bardzo krótko, dwoma zdaniami opowiedzieć o jeszcze jednej naszej inicjatywie. To jest Akademia Bezpieczeństwa Kolejowego. Jest ona adresowana do podmiotów, które funkcjonują na rynku kolejowym. Mam tutaj na uwadze przede wszystkim przewoźników, podmioty, które utrzymują przejazdy kolejowe, zarządców infrastruktury. Chodzi o to, żeby podnosić wiedzę i świadomość. Robimy to w ramach Akademii Bezpieczeństwa Kolejowego. Udział w tych zajęciach jest bezpłatny. W 2020 r. zrobiliśmy 13 szkoleń, brało w nich udział ponad tysiąc osób. W 2021 r. przeprowadziliśmy 17 takich szkoleń i brało w tym udział prawie dwa tysiące osób. Akademia Bezpieczeństwa Kolejowego adresowana jest nie tylko do pracowników zatrudnionych w systemie, ale również do podnoszenia wiedzy inspektorów UTK. Uważamy, że trzeba dbać o tę wiedzę. Bardzo dużo zmienia się w systemie kolejowym, jest bardzo dużo innowacyjnych rozwiązań, jest to chociażby Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym, i inspektorzy UTK z całą pewnością muszą znać prawidłowość działania takich urządzeń.

Proszę państwa, naprawdę już kończąc, powiem to, od czego zacząłem. Rok 2021 był Europejskim Rokiem Kolei. Wspólnie z rynkiem podejmowaliśmy bardzo dużo działań po to właśnie, żeby promować kolej jako kolej bezpieczną, ekologiczną, ale również taką, która się zmienia, która jest koleją nowoczesną. Pewnie trzeba byłoby poświęcić kolejne takie posiedzenia, żeby opowiedzieć państwu, jak dużo działo się fajnych rzeczy, natomiast chciałbym zwrócić uwagę tylko na jeden aspekt, który naszym zdaniem jest najważniejszy i na który zwróciliśmy uwagę, nie tylko my, ale i podmioty funkcjonujące na rynku kolejowym. Musimy dbać o odpowiedni nabór młodych ludzi do szkół o profilach kolejowych, ale również szkół wyższych o kierunkach inżynierskich. Musimy dbać o to, żeby zawody kolejowe były atrakcyjne i żeby ci młodzi ludzie chcieli pracować w systemie kolejowym, bo bez tych młodych ludzi mimo dużych środków, jakie będziemy przeznaczali, system kolejowy nie będzie mógł się rozwijać.

Dziękując państwu za uwagę, na zakończenie chciałbym pokazać państwu bardzo krótki spot, który był wyświetlany i pokazywany w różnych źródłach, w radiu, w pierwszym programie, był w RMF FM, w Radiu ZET. Ta reklama wyglądała właśnie tak.

To może do tego wrócimy, bo to naprawdę króciutkie, ale chciałbym to państwu pokazać. Proszę państwa, to jest naprawdę 30 sekund, ale warto to zobaczyć, bo są takie zawody jak właśnie maszynista i dyżurny ruchu. Mają one bardzo duże zainteresowanie, jeżeli chodzi o młodych ludzi, ale część zawodów jest taka, że promocja jest dużo trud-

niejsza. Jeżeli chodzi o te zawody, mogę je oczywiście wskazać. To jest na przykład bardzo niebezpieczny i odpowiedzialny zawód. Chodzi o manewrowego, chodzi o rewidenta taboru. Dotarcie i zachęcenie do podjęcia pracy w tym zawodzie z całą pewnością jest dużo trudniejsze. Bardzo dziękuję, szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, Wysoka Komisjo.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Zrobimy tak, że jeżeli nam się uda, to pokażemy, tym bardziej że trwają jeszcze konsultacje techniczne. Jak państwo wiedzą, teraz światem rządzą informatycy. W takim razie płynnie przejdźmy do dyskusji. Otwieram dyskusję. Kto z państwa posłów? Na początku zwrócę się do państwa, którzy są na sali, ale też do tych, którzy uczestniczą zdalnie. Zdalnie mamy też gości. Zgłasza się pan poseł Lasek. Bardzo proszę.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, szanowni państwo, panie dyrektorze, mam kilka pytań. Na prezentacji pokazał pan, że wskaźnik wypadkowości w kolejnych latach spada. To bardzo ładny zresztą, równo utrzymany trend, to świetna informacja, ale jest tam też informacja o wielkości przewiezionego ładunku, który cały czas rośnie. Chciałbym dowiedzieć się, jak wygląda sama liczba wypadków, czyli tego, czy tych wypadków ciągle jest tyle samo pomimo tego, że rosną przewozy, w związku z tym wskaźnik wypadkowości spada, czy sama liczba wypadków też w jakiś sposób maleje. Wniosek, który można wyciągnąć choćby z wypadków na przejazdach drogowych, pokazuje, że od 2015 r. liczba ta jest mniej więcej stała.

To w ogóle ciekawe, jak to wyglądało trochę wcześniej. Tu nie chodzi o to, kto wtedy kierował, czy kto kieruje dzisiaj. Interesuje mnie raczej to, że powiedział pan, panie dyrektorze, że będzie wprowadzony nowy system dyscyplinowania kierowców, zabezpieczania przejść kategorii D. Istotne natomiast jest to, czy ten bardzo zły trend, stała liczba wypadków na przejazdach drogowych również wcześniej była taka sama. Czy nie można byłoby profilaktycznych wniosków zrobić troszeczkę wcześniej? Jak rozumiem, to nie tylko działania państwa urzędu, ale również zalecenia Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, która bada zdarzenia na kolei. Czy to jest na tym samym poziomie?

Z drugiej strony kolejny element, który państwo pokazali, to zignorowanie sygnalizacji. Ten sposób zabezpieczenia się, żeby nie dochodziło do takich sytuacji, jest świetny, bo jest w zasadzie systemem automatycznym i dość mocno eliminującym błąd ludzki, który, jak wszyscy wiemy, stanowi ok. 90% wszystkich działań, a przynajmniej tyle było w lotnictwie.

Była tam też informacja, która troszeczkę mnie zaskoczyła. Co rozumiecie państwo przez „incydenty”? Wypadki, wiadomo, to przejechanie przez sygnalizację, która pokazywała, że nie powinno się wjeżdżać, więc doszło do jakiegoś zdarzenia związanego z uszkodzeniem choćby taboru czy z obrażeniami ludzi. Incydent to, jak rozumiem, tylko wykrycie przekroczenia takich zasad bez skutków. Tylko z czego wynika ten nagły, 60-procentowy czy 70-procentowy przyrost incydentów w 2021 r.? Przez wcześniejsze lata widać, że jest na tym samym poziomie. Jak się cofniemy, to we wcześniejszych latach znowu jest mniej. Czy tam były wprowadzone jakieś nowe regulacje czy jakieś działania, profilaktyka z wykrywaniem, z identyfikacją i zgłaszaniem tych zdarzeń? Czy to było związane z tym, czy nagle zaistniał czynnik ludzki?

Oprócz wypadków ciekawi mnie, jak w ogóle wygląda raportowanie incydentów na kolei, bo w innych dziedzinach transportu, gdzie dba się o bezpieczeństwo, to incydenty są uznawane za zdarzenia bez skutków takich jak zniszczenia mienia czy utrata zdrowia czy życia. Na nich buduje się poprawę bezpieczeństwa. Fajnie byłoby, gdyby na takiej prezentacji albo w sprawozdaniu znalazła się informacja o liczbie identyfikowanych przez państwa incydentów. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

To może na gorąco proszę o odpowiedź. Potem mamy zgłoszenie pana prezesa Adriana Furgalskiego z Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, a potem zgłasza się jeszcze pan

poseł. Chciałem tylko powiedzieć, że problemy techniczne z filmem mamy opanowane i będziemy mogli zobaczyć ten film. Proszę więc po kolei o zabieranie głosu.

Prezes UTK Ignacy Góra:

Bardzo dziękuję za te pytania. Postaram się krótko na nie odpowiedzieć. Mam przekonanie do tego, że miernik wypadków jest miernikiem bardzo miarodajnym. Proszę zwrócić uwagę, że jest on uzależniony od tego, tj. ilości wypadków do wykonanej pracy przewozowej. Jest rzeczą oczywistą, że jak zwiększa się liczba wykonanej pracy przewozowej i zmniejsza się liczba wypadków, to ten wskaźnik jest na mniejszym poziomie, a jeżeli zwiększa się liczba wypadków, to on jest na wyższym poziomie, więc wydaje się, że nie mamy żadnych problemów, czy nie powinniśmy mieć problemów z takim podejściem, że uznajemy, że ten wskaźnik jest niemiarodajny. Naszym zdaniem on jest bardzo, bardzo miarodajny i odzwierciedla poziom bezpieczeństwa.

To, na co chciałem zwrócić uwagę i podkreślić, to również to, o czym mówił pan poseł, czyli to, że w tym wskaźniku nie bierzemy pod uwagę incydentów, czyli bierzemy pod uwagę poważne wypadki. Takich poważnych wypadków np. w 2020 r. było sześć. Wskaźnik ma wymiar i skutek albo ludzki, albo wymiar bardzo wysoki, jeżeli chodzi o straty, czyli są poważne wypadki, i wypadki. Pozwolę sobie przypomnieć, że tych wypadków było chyba 410 i 111 na bocznicach kolejowych, czyli łącznie pewnie 521. W odniesieniu do roku poprzedniego, 2019 r., było ich zdecydowanie mniej.

Jeżeli chodzi o incydenty kolejowe, to zgodnie z definicją incydentem jest to wszystko, co nie rodzi skutków, ale nie jest wypadkiem, nie jest poważnym wypadkiem. Tych incydentów oczywiście jest zdecydowanie więcej.

Przechodząc do pytania, które związane jest z tym, czy pewne rozwiązania były wcześniej stosowane, czy nie były wcześniej stosowane, chciałbym powiedzieć, że rzeczywiście to, co jest innowacyjne, co z całą pewnością będzie się przyczyniało i już dzisiaj przyczynia się do podnoszenia bezpieczeństwa systemu kolejowego, to właśnie innowacyjne rozwiązania techniczne. Trzeba wspomagać pracę ludzi, którzy są zatrudnieni na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu, w tym maszynistów i dyżurnych ruchu. Te innowacyjne systemy to jest oczywiście Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym, bo nawet jeżeli człowiek popełnia błąd, on albo go koryguje, albo nie pozwala na to, żeby w wyniku takiego błędu doszło do jakiegoś zdarzenia kolejowego. Tak jak pokazałem na wykresie, do 2030 r. 7 tysięcy linii będzie wyposażonych w ten system. Wdrażany system z całą pewnością przyczyni się do zmniejszenia liczby wypadków.

Jeżeli chodzi o przejazdy kolejowo-drogowe, pokazałem państwu tylko jedno z działań, które są podejmowane. Przejazdy kolejowo-drogowe dzielą się od kategorii najwyższych: A, B, C, D, F. Im niższa kategoria, tym mniejsze zabezpieczenie takiego przejazdu. Nie chcę powiedzieć, że na przejazdach kategorii B lub na przejazdach kategorii C nie dochodzi do wypadków. W ostatnim okresie mieliśmy wysyp niebezpiecznych wypadków, kiedy kierowcy nie zatrzymywali się przed znakiem „Stój", przed czerwonym światłem mrugającym, które jest odzwierciedleniem znaku „Stój", i po prostu wjeżdżali na przejazd pod pędzący pociąg albo na przejeździe kategorii B omijali rogatki. Są to działania, które są robione w sposób świadomy i z premedytacją, dlatego oprócz rozwiązań technicznych, które proponujemy, jest również edukacja kierowców. Takie działania podejmujemy my, jeżeli chodzi o filmy promocyjne, które adresowane były do kierowców i które pokazują te zagrożenia, ale przez długie, długie lata robił to również zarządca infrastruktury PKP PLK, docierając nawet do tych ośrodków, które szkolą kierowców, po to, żeby podnosić ich wiedzę, a przede wszystkim świadomość tego, jakie tragiczne skutki mogą być związane z nieprzestrzeganiem obowiązujących przepisów.

Myślę, że te wszystkie działania, razem z działaniem, które adresowane jest dzisiaj do dzieci – choć komuś może wydawać się, że wiedza, którą przekazujemy, jest niepotrzebna – w przyszłości będą skutkowały tym, że ograniczymy ilość wypadków na przejazdach lub tych wypadków w ogóle nie będzie. Czy jest jeszcze jakiś obszar do uzupełnienia?

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Mam jeszcze tylko pytanie o skok w liczbie incydentów przy ominięciu sygnalizacji. W 2020 r., w 2019 r., w 2018 r. były 83 incydenty, a w 2021 r. chyba 136 albo 139. Pytałem o to, czy były podejmowane działania, które spowodowały, że zdarzenia te były łatwiej identyfikowalne. Chciałem tylko uzupełnić, że z punktu widzenia lotnictwa im więcej incydentów, tym lepiej, bo są to zdarzenia bezskutkowe, które pokazują, gdzie mamy dziury w systemie. W ogóle jestem więc zwolennikiem dużej liczby incydentów, które są systemowo badane i w jakiś sposób nadzorowane, bo to jest najtańsza droga do tego, żeby było bezpieczniej. Zawsze więc interesują mnie takie skoki. Z czym to jest związane? W lotnictwie wiązało się to z wprowadzeniem konkretnych regulacji, które poprawiały identyfikowalność zdarzeń czy raportowalność tego typu zdarzeń. Chciałem więc dowiedzieć się, jak to jest u państwa, w kolei.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Bardzo proszę. Skończmy ten wątek i udzielimy głosu kolejnej osobie.

Prezes UTK Ignacy Góra:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Wracając do wykresów, które państwu przedstawiałem, chciałbym powiedzieć, że na żadnym z wykresów nie pokazywałem incydentów. Cały czas pokazywałem wypadki kolejowe. Oczywiście możemy wrócić, bardzo bym prosił. To wszystko, co było prezentowane, jest wypadkami i poważnymi wypadkami kolejowymi, a nie incydentami. Oczywiście o incydentach wspomniałem tylko w rozmowie z panem posłem, mówiąc, że incydentów w skali roku jest zdecydowanie więcej niż wypadków kolejowych.

Myślę, że bezpieczeństwo to drugi obszar, który pokazywaliśmy… Gdzieś tutaj, tak.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Tu jest napisane „Incydent”.

Prezes UTK Ignacy Góra:

Tak. Bardzo przepraszam. To nie dotyczy przejazdów, tylko sygnałów „Stój”. Tak, jeżeli chodzi o tę kategorię, mamy tu to łącznie, z uwagi na potencjalne zagrożenie. I wypadek może być katastrofalny w skutkach, i incydent może być katastrofalny w skutkach, bo za semaforem ustawionym na sygnał „Stój” może być oczywiście pociąg, a jak zderzą się dwa pociągi, to wiadomo, że skutki mogą być bardzo tragiczne. Tylko w tym jednym przypadku, jeżeli chodzi o semafory ustawione na sygnał „Stój”, pokazaliśmy nie tylko wypadki, ale również incydenty. To jest ten jeden przypadek. On nie dotyczy przejazdów kolejowo-drogowych.

Proszę państwa, rzeczywiście bardzo niepokoi nas wzrost, który obserwujemy w 2021 r. Muszę uspokoić, że to analizujemy, zresztą podobnie jak w lotnictwie. Współpracujemy zresztą z LOT-em i przede wszystkim z Urzędem Lotnictwa Cywilnego. Nie ukrywam, że pewne rozwiązania, które dzisiaj stosujemy na kolei, zostały przejęte w ostatnim okresie właśnie z lotnictwa. Obserwujemy, że za część wypadków odpowiadają młodzi maszyniści. Stąd pozwolę sobie przypomnieć, że nasza inicjatywa i nasz pomysł, żeby do zawodu maszynisty, ale nie tylko maszynisty, były dopuszczane tylko i wyłącznie takie osoby, które mają wiedzę i umiejętności. Dzisiaj egzamin na stanowisko maszynisty, na licencję lub świadectwo przeprowadza ośrodek, który szkoli. Uważaliśmy, że jest to niedobre rozwiązanie, że to jest rozwiązanie, które nie jest stosowane w żadnej innej gałęzi transportu i powinna to robić niezależna instytucja, najlepiej państwowa, i my będziemy to robili jako UTK, bo uważamy, że możemy to robić w pełni bezstronnie i możemy w sposób niezależny weryfikować wiedzę, którą pozyskali w ośrodkach adepci, przyszli kandydaci na maszynistów. To zmieni się 1 stycznia 2023 r.

Nie ukrywam, że robiąc pewne założenia pod budowę Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów, prezentowaliśmy wyniki z kilkuletniego okresu, gdzie do 30% wypadków doprowadzali maszyniści, którzy byli z doświadczeniem od jednego dnia do pięciu lat. To jest bardzo duża grupa osób. Dla nas jednoznacznie świadczyło to o tym, że proces przygotowywania maszynistów do wykonywania tego zawodu być może nie został przeprowadzony w sposób właściwy, a być może w sposób właściwy nie została przeprowa-

dzona weryfikacja, czyli egzamin w wymiarze praktycznym. Jestem głęboko przekonany, że wdrożenie Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów w bezpośredni sposób przyczyni się do podniesienia bezpieczeństwa systemu kolejowego.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Zapiszę pana posła, ale zgodnie z kolejnością zgłoszeń mieliśmy mieć zdalne połączenie z panem Adrianem Furgalskim. Jesteśmy w stanie doprowadzić do tego, żeby pan Adrian mógł zadać pytanie? Jeżeli pan nas słyszy, panie prezesie, to prosimy o zabranie głosu.

Prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

W pierwszej części bardziej chciałem skomentować sytuację na rynku przewozów towarowych, a w drugiej części, dotyczącej bezpieczeństwa, mam dwa konkretne pytania. Bardzo rzadko mówimy o przewozach towarowych. Mówimy raczej o przewozach pasażerskich, natomiast tutaj mamy do czynienia z procesem, który oczywiście nie trwa roku, nie trwa nawet pięciu lat, nie można go zrzucić na COVID. Mianowicie rola przewozu towarów koleją cały czas ulega redukcji. W Europejskim Roku Kolei, w 2021 r., otrzymaliśmy dane za 2020 r., kiedy udział kolei po raz pierwszy spadł poniżej 10%. Jak popatrzymy na pracę przewozową, z prawie 12% do 9%, a udział transportu drogowego nieustająco rośnie, do 85%, to okaże się, że właściwie wszystko, co gospodarka wyprodukuje nowego, trafia na drogi. Masa ładunków w 2020 r. spadła z 10% do 8%, masa dróg wzrosła z 86 do 89%. Oczywiście możemy wybudować dodatkowo i cztery, i pięć pasów, tylko to jest droga donikąd i w ogóle nam to nie pomoże.

Pan prezes mówił o danych za 2021 r., gdzie mamy wzrost i masy, i pracy przewozowej, ale cały czas kręcimy się w miejscu i można powiedzieć, że tort do podziału pomiędzy przewoźników niespecjalnie zmienia się z roku na rok. Firmy wzajemnie go sobie wyszarpują, a teraz widać, że transport drogowy, który ma utrudnioną działalność na wschodzie i który po brexicie musiał częściowo wycofać się z Wielkiej Brytanii, stara się mocniej rozszaleć. Wydaje się – nie wiem, czy są dane za czwarty kwartał – że ma to odzwierciedlenie w transporcie intermodalnym. Tu rzeczywiście musimy odchodzić od przewozów ładunków. Czy tego chcemy, czy nie chcemy, to jest zresztą naturalna kolej rzeczy i przewozów masowych, zwłaszcza węgla, będzie mniej do przewożenia. W 2020 r. rzeczywiście nastąpił wzrost o 22%, ale, jak mówię, mam dane po trzech kwartałach 2021 r. Jeśli pan prezes ma dane za cały rok, to chętnie pozyskałbym te dane. W trzech kwartałach dynamika przyrostu spadła bardzo mocno, do 1%. To są wyniki najgorsze od 2015 r. Wpływ ma na to pewnie sytuacja na granicy wschodniej, ale porty morskie zwiększyły przeładunek kontenerów, więc znaczenie ma też kwestia związana z infrastrukturą, z przepustowością dla transportu towarowego.

Z czym wychodzimy, gdybyśmy chcieli zaproponować komuś przewiezienie ładunku? Ani nie możemy konkurować średnią prędkością z przewozami drogowymi, bo średnia prędkość samochodu ciężarowego to jest 65 km/h, a średnia pociągu towarowego wynosi 25,9 km/h wobec średniej w UE wynoszącej 44 km/h, ani nie możemy powiedzieć, że to będzie taniej, bo transport drogowy obecny jest przez system e-TOLL na 3660 km dróg i większość jest bezpłatna. Nie ma natomiast kilometra takiej sieci kolejowej, żeby przewoźnik nie musiał zapłacić. Cieszę się – zerkam w swoje dolne okienko – że pan minister Bittel, kiedy były konsultacje Krajowego Planu Odbudowy, przyjął taki postulat, żeby natychmiast rozszerzyć płatności na drogi o najwyższych parametrach, na autostrady czy na drogi ekspresowe, które zostały już oddane użytkownikom, a na których ten system nie funkcjonuje. Wtedy to było nieco ponad 1400 km, dzisiaj jest to 1900 km. Mam nadzieję, że nie czekając na zatwierdzenie KPO, jeśli mamy troskę o kolej, możemy te opłaty wprowadzić.

Zresztą „Biała księga" Unii Europejskiej 2011, horyzont 2050 r., mówi, że do 2030 r. musimy przerzucić co najmniej 30% ładunków z dróg na odległości powyżej 300 km na kolej bądź transport rzeczny. Tak jak powiedziałem, wszystko, co wyprodukujemy, trafia na drogi, więc to raczej będzie kierunek odwrotny. Dość powiedzieć, że koszty zewnętrzne polskiego transportu to jest w sumie jakieś 6% PKB. Transport drogowy bierze z tego 92%. Kolej, jak wszyscy słusznie powtarzamy, jest ekologiczna, jest bez-

pieczniejsza, ale koszty, które przypadają na transport drogowy, to jest aż 37 mld dolarów, nie złotych, a dolarów. Pytanie, czy nas na to stać.

Kończąc część związaną z oceną rynku, powiem, że w pandemii nie było jakiejś znaczącej pomocy dla przewoźników towarowych. My – patrzę w swoje inne okienko na monitorze – z ProKolej, Jakubem Majewskim, apelowaliśmy o to, o czym mówimy od lat, o obniżenie stawek za dostęp do infrastruktury. Komisja Europejska dała do tego zielone światło, Niemcy – była redukcja o 99% – Francja, Włochy. W ubiegłym roku natomiast PKP PLK zaproponowały rzecz odwrotną. Miała być podwyżka stawek. Z tego na szczęście zrezygnowano, bo musimy odbudować przewozy pasażerskie, a w większości, jeśli nie we wszystkich, ceny biletów poszły w górę, bo prąd, inflacja, wzrost kosztów itd. Mamy tę sytuację na rynku przewozów towarowych, którą opisałem, więc to na pewno nie jest dobry moment do tego, żeby wprowadzać podwyżki, a właśnie w tej chwili trwa opiniowanie. Wszystkie organizacje wysłały do UTK swoje negatywne opinie…

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Panie prezesie, bardzo uprzejmie pana przepraszam, ale czy byłby pan łaskaw jakkolwiek szeroko, ale jakoś odnieść się do informacji, którą przekazał prezes Góra? Oczywiście każdy ma prawo do swoich poglądów, ale mam wrażenie, że część tych treści… Dzisiaj spotkaliśmy się jednak, żeby porozmawiać o tym raporcie, więc apelowałbym i prosiłbym pana bardzo uprzejmie, bo mam wrażenie, że poruszamy dość szerokie wątki, oczywiście istotne, ale bez związku z tym raportem, więc jestem w trochę trudnej sytuacji. Pan oczywiście zada pytanie, ale kogo mam prosić, żeby odpowiadał za inflację? Pana prezesa Górę? Nie czuję się bardzo upoważniony. Skupmy się więc na tym raporcie.

Prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

Panie przewodniczący, inflacja to akurat jedno słowo w jednym zdaniu. Chciałbym, żebyśmy wspólnie, i ministerstwo, i UTK, i sejmowa Komisja, zastanowili się nad tym, jak ulżyć przewozom towarowym, bo, tak jak mówię, odnosząc się do raportu, w 2020 r. udział kolei po raz pierwszy spadł poniżej 10% i jest propozycja, żeby budżet państwa wsparł PKP Polskie Linie Kolejowe, zwiększając dotację o ok. 1 mld zł po to, żeby te stawki można było obniżyć, a na pewno nie podwyższać na grudzień 2022 r. i 2023 r., na nowy rozkład jazdy.

Teraz, jeśli można, zadam trzy pytania dotyczące bezpieczeństwa. Pierwsza rzecz to pięć fotoradarów kolejowych, które będą wyłapywać, rejestrować łamanie przepisów na przejazdach drogowo-kolejowych. Wiemy, że system kamer, monitoringu PKP PLK jest liczniejszy. Jeśli dobrze pamiętam, jest to co najmniej 1800 kamer. Zgłaszanych jest jakieś 400, 500 naruszeń rocznie, ale czy nie można uczynić z tego systemu mocniejszego narzędzia do stałej kontroli i raportowania wszystkiego? Wiem, że nie wszystko jest raportowane.

Druga rzecz jest taka, że w zespole parlamentarnym są w tej chwili przyspieszone prace polegające na tym, żeby wprowadzić do prawa możliwość dla pojazdów służb ratujących życie wysyłania komunikatu głosowego do odbiorników radiowych, jeśli dobrze pamiętam, pojazdów 200 m przed jadącą karetką czy strażą pożarną, informującą, że zbliża się taki pojazd. Jesienią ub.r. na targach TRAKO miałem przyjemność prowadzić debatę organizowaną właśnie przez UTK. Był tam przedstawiony taki pomysł rozwiązania, żeby także pojazdy kolejowe mogły wysyłać taki sygnał do samochodów, które zbliżają się do przejazdu drogowo-kolejowego po to, żeby go ostrzegać o nadjeżdżającym pojeździe. Chciałem także zapytać, jakie są losy, czy są jakieś przeszkody natury technicznej, prawnej, żeby to szybko wprowadzić. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie prezesie?

Prezes UTK Ignacy Góra:

Panie przewodniczący, najpierw odniosę się do pytań, które dotyczą bezpieczeństwa, a potem troszeczkę do tych, które dotyczą regulacji. Wydaje mi się, że one są krótsze i łatwiejsze, jeżeli chodzi o udzielenie odpowiedzi. Bardzo dziękuję za te pytania.

Pięć fotoradarów, o których powiedział pan prezes Adrian Furgalski, to fotoradary, które instaluje GITD. To nie jest to monitorowanie, o którym wspominałem, bo są to inne urządzenia, które zostały zbudowane i już dzisiaj są testowane na sieci PKP PLK. Różnica polega przede wszystkim na tym, że są to urządzenia dużo, dużo tańsze. To pozwalałoby nam instalować te urządzenia na dużo większej ilości przejazdów przede wszystkim kategorii D. Poprzez tę instalację osiągalibyśmy taki efekt, że w pewien sposób dyscyplinowalibyśmy kierowców, ale osiągalibyśmy również ten efekt, o którym chciałem powiedzieć i go podkreślić, który związany jest z automatycznym wykrywaniem nieprawidłowości i przesyłaniem gotowego filmu do odpowiednich służb. Mam tutaj przede wszystkim na uwadze GITD, bo już przeprowadzaliśmy wstępne rozmowy wspólnie z panem ministrem infrastruktury, z GITD. Zdaję sobie sprawę z tego, że to wymaga zmiany obowiązujących przepisów, ale na ten temat również rozmawialiśmy i już kierunkowo wiemy, które przepisy i w jakim zakresie powinny być zmienione.

Proszę państwa, chciałbym powiedzieć o skali. Tu nie chodzi o instalację pięciu fotoradarów, tylko przejazdów kategorii D. Nie chciałbym, żebyście państwo zrozumieli to tak, że na wszystkich przejazdach kategorii D chcemy instalować te urządzenia, ale, powiedzmy, jeśli przejazdów kategorii D jest ponad 5 tys., to na połowie tych przejazdów, gdzie są duże prędkości, gdzie są duże zagrożenia, gdzie nie ma widoczności, chcielibyśmy instalować takie tanie i niezawodne urządzenia. To jest odpowiedź na pierwsze pytanie, z zakresu bezpieczeństwa.

Drugie pytanie. Jeżeli chodzi o trzeci sygnał, współpracujemy ze strażą pożarną, która jest inicjatorem trzeciego sygnału. Chcielibyśmy wdrożyć trzeci sygnał na dużo większą skalę, dlatego że chcielibyśmy, żeby na każdym przejeździe, który stwarza potencjalne duże zagrożenie, zwłaszcza jeśli chodzi o przejazdy kategorii od B do D, trzeci sygnał był wysyłany do kierowców i przestrzegał kierowców przed zagrożeniem, które związane jest z przejazdem kolejowo-drogowym.

Proszę państwa, obserwujemy niebezpieczne zjawiska, analizując wypadki kolejowe, które polegają na tym, że kierowca samochodu w dobrym stanie psychofizycznym, na zasadzie takiej, że nie stwierdzono u niego, że jest pod wpływem jakichkolwiek substancji niedozwolonych, w biały dzień wjeżdża nie pod czoło pociągu, tylko w połowę pociągu towarowego. To nie są pojedyncze przypadki. Ich nie da się racjonalnie wytłumaczyć. Uważamy, że jakiś ośrodek naukowo-medyczny powinien przeanalizować te wszystkie przypadki, one w dużej mierze dotyczą również systemu kolejowego, żeby stwierdzić, jakie jeszcze inne czynniki przyczyniają się do tego, że w biały dzień, będąc w dobrym stanie fizycznym, psychicznym, nie widzimy pociągu, który już stanowi przeszkodę, i po prostu w ten pociąg uderzamy. Podejrzewamy, że jest bardzo dużo bodźców, które w pewien sposób absorbują kierowców, a jak mówię o kierowcach, to nie myślę tylko o tych kierowcach, którzy kierują samochodami, ale mam tutaj na uwadze również maszynistów, bo być może duża ilość bodźców również przyczynia się do tego, że mamy zwiększoną ilość przejechań obok semafora ustawionego na sygnał „Stój".

Kończąc, powiem, że trzeci sygnał z całą pewnością wygłuszałby np. radio, którego kierowcy bardzo często słuchają, i powodowałby, że wysyłane byłoby ostrzeżenie: „Uważaj, zbliżasz się do przejazdu". To mogłoby mieć wpływ na zmniejszenie liczby tragicznych wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych.

Wracając do pierwszej części, powiem bardzo krótko. Pan prezes Adrian poruszył bardzo szeroki temat. Z jednej strony bardzo cieszę się, że jest polityka, którą realizujemy. To jest polityka państwa polskiego, to jest polityka UE, która związana jest z równoważeniem transportu. Z tej polityki z całą pewnością gdzieś kiedyś wyniknie to, że udział transportu kolejowego będzie większy, ale chcielibyśmy osiągnąć ten efekt szybciej, wcześniej. Dlatego zgadzam się z panem prezesem co do tego, że wydaje się, że żeby tak się stało, powinny znaleźć się pewne środki i narzędzia, bo przecież wszyscy jesteśmy tym zainteresowani i wszyscy mamy przekonanie do tego, że kolej ma potencjał, kolej jest modernizowana, kolej ma dużą przepustowość i tą koleją powinno być przewożonych więcej towarów i osób. Wspólna inicjatywa pana prezesa, różnych instytucji, UTK, Ministerstwa Infrastruktury, o której powiedział pan prezes, z całą pewnością jest potrzebna.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo, panie prezesie. Do głosu zgłaszał się pan poseł Sterczewski. Bardzo proszę.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Szanowni państwo, panie dyrektorze, szanowna Komisjo, mam kilka pytań odnośnie do prezentacji, która została tutaj pokazana. Jeśli chodzi o badania i bardzo ciekawe analizy, które zostały przedstawione, np. ankiety dotyczące bezpieczeństwa podczas pandemii i epidemii COVID-19, wyraźnie widać, że ok. 50% pasażerów i pasażerek czuje się źle lub bardzo źle, czyli czuje jakiś rodzaj zagrożenia w pociągu, bezpośrednio w pociągu, mniej na dworcu, mniej na peronie. Jest pytanie o to, co państwo robicie z tą wiedzą. Czy jakaś sugestia została wystosowana do ministra infrastruktury lub do jakichś innych jednostek? Czy w związku z tym zostały przekazane jakieś rekomendacje?

Wiele osób zgłasza mi się z problemami zarówno konduktorów, jak i pasażerów, że jest z tym bardzo różnie. Te wykresy nie są bezpodstawne, tylko faktycznie jest zasadniczy problem ze sprawdzaniem maseczek. Brakuje podstaw prawnych, brakuje wytycznych, brakuje szkoleń i zarówno pasażerowie, jak i kierownicy pociągów często nie wiedzą, co zrobić z tym fantem. Pytanie więc, czy widzicie państwo jakieś rozwiązania.

Kolejne pytanie. Jeśli chodzi o dosyć przykre wskazania pokazujące różnice, jeśli chodzi o liczbę pasażerów w różnych województwach, widzimy przepaść między dużymi ośrodkami, między Warszawą, Mazowszem, województwem lubelskim czy województwami wschodnimi. Dobrze, że jest diagnoza, cieszę się, że państwo to analizujecie, ale jakie rekomendacje są przedstawiane czy to do jednostek odpowiedzialnych za inwestycje, czy to do PLK, czy to do Ministerstwa Infrastruktury? Można zapytać, czy w związku z tym, państwa zdaniem, są przekazywane jakieś rekomendacje bezpośrednio do konkretnych programów, jak Kolej Plus. Otrzymujemy również sygnały od wielu samorządowców, że jest to program dosyć wadliwy, bo nieobejmujący wielu samorządów. Nie dopuszcza się ich do tego programu np. ze względu na wysokie progi. Czy pojawiają się może z państwa strony rekomendacje dotyczące innych rozwiązań?

Chciałbym wzmocnić głos pana Furgalskiego dotyczący przewozów towarowych. Uważam, że faktycznie poważnym problemem jest to, że przewozy ładunków koleją od 20 lat stoją na podobnym poziomie, tymczasem przewozy samochodowe rosną w krzywej kwadratowo. Widzimy dane, widzimy, jak to się zmienia. Jest to bardzo niekorzystny trend. Bardzo źle, że transport ładunków koleją spadł poniżej 10%. Pytanie, znowu: Jakie wnioski z tego państwo widzicie?

Kolejne pytanie dotyczy edukacji. Bardzo cieszę się, że ten temat jest ruszony, ale obawiam się, że skala jest dosyć zastanawiająca. Fajnie, że odbyła się kampania internetowa, fajnie, że odbyły się 753 lekcje w ramach programu „Kolejowe ABC", ale mamy w Polsce ponad 35 tys. szkół, w związku z tym 750 lekcji nie wygląda zbyt oszałamiająco. Jest w związku z tym pytanie, czy nawiązaliście państwo jakiś kontakt z ministerstwem edukacji. Czy są jakieś rekomendacje na ten temat, żeby jakaś lekcja dotycząca transportu zrównoważonego, kolejowego odbywała się w ramach godziny wychowawczej czy czegokolwiek? Czy lekcje te dotyczą tylko bezpieczeństwa na drodze, czy również rekomendujecie państwo jakieś treści związane np. z tym, że kolej jest właściwym środkiem transportu w dobie zmian klimatycznych, najmniej emitującym, najbezpieczniejszym pod względem ekologicznym?

Ostatnie pytanie chciałbym zadać à propos filmiku, który, mam nadzieję, zaraz zobaczymy, tzn. à propos kampanii European Year of Rail – Wybierz Kolej. To bardzo fajne, ale chciałbym spytać, jak dokładnie wyglądała ta kampania. Czy to był tylko filmik na YouTube'e? Ile kosztowała cała promocja oraz czy były tutaj tylko wątki PR-owe na zasadzie: fajne treści, fajny hashtag, „Wybierz kolej!", czy była tu również oferta na zasadzie: promocyjny bilet europejski specjalnie w związku z tą kampanią, jakiś tańszy przejazd, bo ja wiem, między krajami europejskimi? Czy w ogóle są rozważane jakieś rozwiązania tego typu? Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Panie prezesie, proszę podjąć heroiczną próbę odpowiedzi.

Prezes UTK Ignacy Góra:

Bardzo dziękuję za te pytania. Rzeczywiście wpisują się one w szczegółowe działania UTK. Może zacznę od pierwszego pytania, bo wydaje mi się, że opanowanie sfery, która związana jest z pewną dyscypliną, która powinna być zachowywana na pokładzie pociągu, jest jak najbardziej realna. Ona jest po prostu wykonalna. Oczywiście z ankiety, która została przeprowadzona w ostatnim czasie, wyciągniemy odpowiednie wnioski. Jeżeli zaś chodzi o konkretną kwestię, która związana jest z bezpieczeństwem na pokładzie pociągu, mogę powiedzieć, że wnioski już zostały wyciągnięte, dlatego że inspektorzy UTK dostali polecenie, aby wykonując kontrole na pokładzie pociągu, zwracać na to uwagę.

Oprócz tego – tego jeszcze nie zrobiliśmy, ale zamierzamy zrobić – wystąpimy do wszystkich przewoźników, gdzie wskażemy, że pasażerowie są zaniepokojeni, jeżeli chodzi o bezpieczeństwo sanitarne na pokładzie pociągu. Ich obowiązkiem jest właśnie zadbanie o to, żeby przestrzegać tego wszystkiego, co wynika z obowiązujących przepisów prawa. To również będziemy egzekwowali na zasadzie takich właśnie kontroli, które będą wykonywane przez inspektorów UTK.

Jeżeli chodzi o dosyć trudne pytanie, które związane jest z tym, że ściana wschodnia rzeczywiście wygląda dosyć nieciekawie, jeżeli chodzi o korzystanie społeczeństwa z transportu kolejowego, chciałbym powiedzieć, że ten temat jest bardzo trudny i bardzo złożony. Oczywiście jest to związane też z tym, że jeżeli chodzi o gęstość sieci kolejowej i ofertę, która jest na ścianie wschodniej, jest ona na nieporównywalnie słabszym poziomie niż nasycenie sieci kolejowej na ścianie zachodniej. To oczywiście powoduje, że nie da się wytrasować takiego rozkładu jazdy, jaki dzisiaj byłby do zaakceptowania przez potencjalnego pasażera, bo albo tej kolei nie ma, albo jeszcze – jeszcze, bo przeprowadzana jest tam modernizacja – tory są w niewłaściwym stanie i on nie gwarantuje komfortu i szybkości przemieszczania się. Oczywiście, że opiniujemy jako UTK, ale zwracam uwagę na te słowa: opiniujemy plany transportowe każdego województwa, ale opiniujemy również plany, które dotyczą uruchamiania pociągów użyteczności publicznej, czyli zawsze mamy do tych planów bardzo dużo uwag.

Mam tutaj nawet taką dosyć szczegółową informację, że w 2020 r. przedstawiliśmy 35 opinii do projektów umów o świadczenie usług publicznych PSC. Marszałkowie czy pan minister, bo on również jest tym, który uruchamia takie pociągi, może uwagi prezesa UTK uwzględnić, może też nie uwzględnić. Chciałbym powiedzieć, że na ogół, zwłaszcza w ostatnim czasie, jest tak, że marszałkowie, a również pan minister, biorą pod uwagę uwagi prezesa UTK. Na zasadzie opiniotwórczej mogę więc bardzo chętnie podzielić się i udostępnić uwagi, które przekazujemy poszczególnym samorządom, marszałkom województw, po to, żebyście państwo posłowie również mieli tę informację, że z całą pewnością nie zachowujemy się w sposób bierny.

Jeżeli chodzi o edukację dzieci i naszą akcję „Kolejowe ABC", oczywiście mamy świadomość, że choćbyśmy robili to przez bardzo dużo lat, z całą pewnością nie uzyskamy dotarcia do wszystkich dzieci. Robimy to w jakiejś, niedużej skali. Robimy to również po to, żeby zwracać uwagę ministerstwu edukacji, z którym współpracujemy na co dzień, bo nawet robiąc lekcje edukacyjne, programy, które przygotowywaliśmy, musieliśmy to uzgodnić z ministerstwem edukacji. Mam dobrą informację do wszystkich państwa i do pana posła, że w najbliższym czasie, a nawet już dzisiaj są prowadzone prace nad zmianą programów nauczania uczniów klas czwartych szkół podstawowych. Będzie tu wprowadzona jedna godzina lekcyjna w tygodniu, która będzie mówiła właśnie o bezpieczeństwie nie tylko na obszarach drogowych, ale również na obszarach kolejowych. To byłaby ta właściwa edukacja i właściwa forma dotarcia do wszystkich dzieci, zgodnie z sugestią i wskazaniem pana posła.

Proszę państwa, jeżeli chodzi o Europejski Rok Kolei, chciałbym powiedzieć, że była to inicjatywa Komisji Europejskiej. Polegała ona na tym, że dostaliśmy pewne wskazania i zalecenia, żeby promować kolej. Jako UTK promujemy kolej nie tylko wtedy, kiedy jest Europejski Rok Kolei, ale promujemy cały czas, bo uważamy, że transport kolejowy jest bezpieczny, ekologiczny, a w najbliższych latach może być zeroemisyjny, czyli nie będzie miał żadnej konkurencji z innych kierunków transportowych. Realne działania, które

przeprowadziliśmy, polegały przede wszystkim na tym, że organizowaliśmy konferencje. Na tych konferencjach, tak jak dzisiaj, mówiliśmy trochę o problemach kolejowych po to, żeby wspólnie je rozwiązywać. W ogóle uważam, że są to zbyt złożone zagadnienia jak na jedną instytucję, jak na jedno ministerstwo, które w krótkim okresie nie jest w stanie doprowadzić do sytuacji, że świadomość społeczeństwa zmieni się tak, że wszyscy będziemy chcieli korzystać z transportu kolejowego, ale w wyniku naszych wspólnych z przewoźnikami kolejowymi inicjatyw były oferty promocyjne w Europejskim Roku Kolei, były oferty, które były adresowane do rodzin, do dzieci, do studentów.

W tej chwili przygotowujemy podsumowanie tego wszystkiego, co działo się w Europejskim Roku Kolei, ale proszę mi wierzyć, że było bardzo dużo różnego rodzaju inicjatyw, które były podejmowane. Jestem głęboko przekonany, że staraliśmy się docierać przede wszystkim do osób, które nie korzystają z kolei. Dotarcie do osób młodych jest bardzo trudne. Myślę, że my mamy większą świadomość tego, jaka jest przewaga transportu kolejowego nad pozostałymi gałęziami transportu. Po prostu trzeba docierać do młodych ludzi, żeby wskazywać, że polska kolej zmienia się, staje się nowoczesna, jest bezpieczna i warto podróżować koleją również dlatego, że jutro będzie lub może być zeroemisyjna.

Przepraszam, panie przewodniczący, ostatnie zdanie. Proszę wejść na naszą stronę. Ostatnia informacja, która ukazała się w dniu dzisiejszym, to jest właśnie informacja o ruchu kolei. Myślę, że wszystkie działania, które podejmowaliśmy, są tu w pewien sposób opisane. Bardzo dziękuję.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Ja również dziękuję. Chciałbym tylko ze zwykłej ludzkiej uczciwości, przyzwoitości powiedzieć, że w tej epickiej odpowiedzi pana prezesa niezwykłą rolę miała pani dyrektor, czego panu prezesowi bardzo gratulujemy, bo, jak wiadomo, połową sukcesu instytucji są dobrzy współpracownicy szefa. Jak widać, tu pan prezes ma szczęście. Czy w poczuciu dobrze spełnionego obowiązku mogę zamknąć dyskusję?

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Pod warunkiem, że jeszcze zobaczymy filmik.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Chciałem właśnie zamknąć dyskusję i zaprosić państwa do obejrzenia tego filmu, co niniejszym czynię. Bardzo proszę.

[Prezentacja filmu]

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękujemy bardzo. W związku z tym, że wiedzą państwo…

Głos z sali:

Lekki niedosyt…

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Tak, lekki niedosyt, ale czyż nie byłoby przyjemnie jechać pociągiem relacji Bydgoszcz-Warszawa, żeby lektor miał głos pana posła Roberta? Myślę, że jest to propozycja do rozpatrzenia. Tego wątku nie będziemy poruszać.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji Infrastruktury. Zamykam posiedzenie. Informuję, że protokół posiedzenia z załączonym pełnym zapisem jego przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu. Bardzo uprzejmie państwu dziękuję. Na ręce pana prezesa proszę przekazać ukłony wszystkim pracownikom instytucji, którą pan kieruje. Dziękujemy za dzisiejszy raport. Dziękuję bardzo.